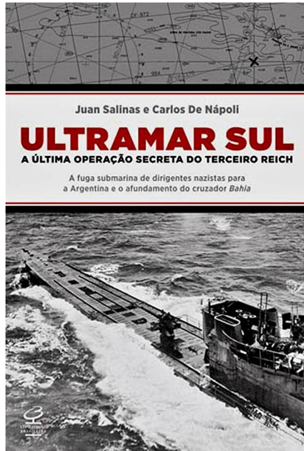
Anhang H

Die geheimnisvolle letzte Reise von U-530

Von MICHAEL IVINHEIM, Argentinien-Korrespondent

TEIL 1



U-530 war das erste der beiden deutschen U-Boote, die sich nach dem Krieg an Argentinien ergaben. 57 Jahre später wurde die Vernehmungsakte des Kommandanten Oberleutnant zur See OTTO WERMUTH im Juni 2002 teilweise freigegeben, als Admiral Stella, Chef des argentinischen Marinestabs, Fotokopien in spanischer Sprache unter Lizenz an Juan Salinas und Carlos de Napoli für ihr Buch Ultramar Sur herausgab.

Das US-Nationalarchiv gab daraufhin einen Geheimdienstbericht und Anlagen frei, die der US-Marineattaché in Buenos Aires am 24. Juli 1945 vorgelegt hatte. Da es sich um eine Übersetzung des argentinischen Berichts ins Englische handelte, war der US-Marineattaché für jede Abweichung zwischen den beiden Berichten verantwortlich.

Als ich 2009 die elf Seiten der Übersetzung auf einer Website durchlas, fiel mir eine Abweichung vom argentinischen Bericht auf, bei der es sich nicht um einen einfachen Fehler handeln konnte. Es gab auch eine Aussage, aus der hervorging, dass OTTO WERMUTH, der **U-530** von Deutschland aus befehligte, später durch einen anderen Kommandanten unter seinem Namen ersetzt wurde. Es wurden und werden große Anstrengungen unternommen, um diese Tatsache zu vertuschen und aus irgendeinem Grund auch die Identität der meisten Besatzungsmitglieder zu verbergen, und in TEIL 1 meines Artikels konzentriere ich mich ausschließlich auf diesen Aspekt des Geheimnisses.

Würde sich der echte Otto Wermuth bitte erheben?

"Am 10. Juli 1945 in Mar del Plata, vor den Anwesenden und dem Kommandanten der U-Boot-Division der argentinischen Marine, Capitán de Fragatta Julio C. Mallea, ergibt sich der Kommandant des deutschen U-Boots ***U-530****, Oberleutnant Otto Wermuth, hiermit bedingungslos seinem Schiff, seinem Kommando und seiner Besatzung, deren Mitglieder in der beigefügten Liste aufgeführt sind..."*

Liste der Besatzungsmitglieder von **U-530**
Offiziere: Otto Wermuth, Karl-Felix Schuller, Karl-Heinz Lenz, Peter Leffler, Gregor Schlüter.

Unteroffiziere: Jürgen Fischer, Hens Setli*, Johannes Wilkens, Paul Hahn, Georg Rieder, Kurt Wirth*, Heinz Rehm*, Rudolf Schlicht*, Rolf Petrasch, Ernst Zickler, Georg Mittelstadt*, Robert Gerlinger*, Viktor Wojsick*, Günther Doll*, Rudolf Bock*, Werner Rosenhagen*, Arno Krause, Karl Kroupa*.

Bewertungen:
Herbert Patsnick*, Sigismund Kolacinsky*, Friederich Mürkedick*, Arthur Jordan*, Eduard Kaulbach*, Rudolf Muhlbau*, Franz Hutter*, Harry Kolakovsky*, Franz Rohlenbücher*, Johannes Oelschlager*, Willy Schmitz*, Heinz Hoffmann*, Heinz Paebzold*, Gerhard Nellen*, Ernst Liewand, Reinhard Karsten*, Hans-Wolfgang Hoffmann*, Arthur Engelken*, Hans Sartel*, Erhardt Piesnack, Joachim Kratzig, Erhardt Muth*, Friedrich Ourez*, Werner Zerfaz*, Erhardt Schwan*, Hugo Traut*, Engelbert Rogg*, Franz Jendretzki*, Georg Wiedemann, Günther Fischer*, und Georg Goebl.

Warum das Sternchen (*) hinter den Namen?

An Bord von **U-530** befanden sich fünf Offiziere, achtzehn Unteroffiziere und einunddreißig Mannschaften, also insgesamt vierundfünfzig. Die 37 Männer, deren Namen mit einem Sternchen (*) markiert sind, waren im U-Boot-Museum in Cuxhaven unbekannt, als ich die Überprüfung vornahm. Warum diese siebenunddreißig Männer ihre Soldbücher und andere Ausweispapiere ins Meer werfen und einen falschen Namen annehmen wollten, ist unbekannt, aber es ist offensichtlich ein Teil des großen **U-530**-Rätsels.

Die Kapitulationsurkunde enthielt auch diese seltsame Schlussklausel: *"Oberleutnant Wermuth erklärt, dass sich das U-Boot **U-530**, aus dem die gesamte Besatzung jetzt ausgeschifft wurde, in einem sicheren Zustand befindet, dass der einzige Sprengstoff an Bord ein Torpedo-Sprengkopf ohne Zünder ist und dass sich kein Element oder Gerät an Bord befindet, das das Boot versenken oder ganz oder teilweise beschädigen könnte."*



Das Gesicht des echten OTTO WERMUTH ist auf einem argentinischen Polizeiausweis zu sehen. Dieser Mann wurde am 28. Juli 1920 in Aalen, Württemberg, geboren und war somit zum Zeitpunkt der Ereignisse fünfundzwanzig Jahre alt. Er hatte sehr dunkles Haar und war 1,80 m groß. Auf seiner Uniform ist das Frontabzeichen *[muss richtig heißen: U-Boot Kriegsabzeichen]* und darüber das Eiserne Kreuz Erster Klasse zu sehen. Es ist wichtig anzumerken, dass er ***die U-Boot-Frontspange nicht über der linken Brusttasche trägt*** und auch nicht in den Listen aufgeführt ist, dass er sie jemals erhalten hat.



Wenn wir uns das Foto (links) ansehen, das am 10. Juli 1945 aufgenommen wurden, als **U-530** in Mal del Plata einlief, ist der Kommandant von **U-530**, der angeblich "Otto Wermuth" hieß, das Boot nach Mal del Plata brachte und die Kapitulationsurkunde unterzeichnete, der nordisch aussehende Offizier mit dem schwarzen Rollkragenpullover, ***und der die U-Boot-Frontspange trägt.***

11. Juli 1945
Kapitän Julio Cêsar Mallea, Kommandant des argentinischen U-Boot-Stützpunkts in Mar del Plata, sah zu, wie die nordische "Otto Wermuth" am 10. Juli **U-530** an den U-Boot-Kai brachte und nahm von diesem großen, blonden Offizier die Kapitulationsurkunde für Boot, Inhalt und Besatzung entgegen. Für Mallea war dieser Mann Otto Wermuth.

Kapitän Mallea arrangierte eine Unterbringung für den nordischen "Otto Wermuth" und seine vier Offiziere an Bord des Küstenwachenschiffs **BELGRANO** und traf sich dort am nächsten Tag, dem 11. Juli 1945, zum Mittagessen. Die Presse war ebenfalls anwesend und durfte Fotos machen und Fragen stellen. (Bericht von Salinas und deNapoli in Ultramar, 2006).

Als "Otto Wermuth" gefragt wurde, wo er sein Eisernes Kreuz (Erster Klasse) erhalten hatte, sagte er den Reportern der Zeitungen La Razón und Noticias Gráficas, dass es ihm als Offizier der Überwasserflotte verliehen worden war. (Der dunkelhäutige Otto Wermuth hatte nur zwei Monate auf einem Überwasserschiff gedient, nämlich an Bord des Zerstörers **Z-23**, das auf der Ostsee eingesetzt war). *[Laut ubootarchiv sogar nur einen Monat: März bis April 1941.]*

12. Juli 1945
"Ich war Flakoffizier bei einer örtlichen Küstenbatterie in Mar del Plata und ging zum U-Boot-Stützpunkt, um das U-Boot zu sehen und mit den Marinebehörden zu sprechen. Am 12. Juli durfte ich

an Bord des U-Boots gehen. Ein Teil der Besatzung war noch an Bord. Sie machten einen erschöpften und ausgehungerten Eindruck. Sie trugen ihre Haare und Bärte lang und ungepflegt. Ich sprach mit dem Kommandanten, Otto Wermuth, der gut Englisch und Französisch sprach. Er war auf dem Schiff ***BELGRANO*** *der Küstenwache untergebracht; seine Mannschaft lebte in Zelten auf einem Fußballplatz, während sie sich von Skorbut erholte. Stoppeln für einen blonden Bart bedeckten sein Kinn und er hoffte, dass ihm ein feiner, länglicher blonder Schnurrbart wachsen würde."*



F. 561

Otto Wermuth

Neg. fotog. N.º 1.099

N.º Secc. 1.110

Pront.

Fotografia tomada el mes de 12 de Julio de 1945

JEFATURA DE POLICIA CAPITAL FEDERAL SECCION ORDEN SOCIAL DIRECCION DE INVESTIGACIONES

Domicilio - - - - - Nº - - -

Estatura 1,78 ctms.

Cuerpo Normal.-

Color del cutis Blanco.-

Color del cabello Castaño.-

Color de la barba Afeitada.-

Labios Medianos.-

Orejas Medianas.-

Individual dactiloscópica E 3333 - I 22

Instrucción Bachiller.-

Aspecto social en la vida ordinaria Bueno.-

SEÑAS PARTICULARES

Das schreibt Oberst Rómulo Horatio Bustos in dem Artikel Yo fui testigo *[Ich war Zeuge]* in der Zeitung La Nación vom 23. März 2008.

Aus dem Ausweis, der dem echten Otto Wermuth ausgestellt wurde, geht hervor, dass er an diesem 12. Juli 300 Meilen von Mar del Plata entfernt im Polizeipräsidium in Buenos Aires ermittelt, fotografiert und mit Fingerabdrücken versehen wurde.

Er hatte weder den Ansatz eines blonden Bartes noch einen feinen, länglichen blonden Schnurrbart und niemand würde ihn für einen Nordländer halten.

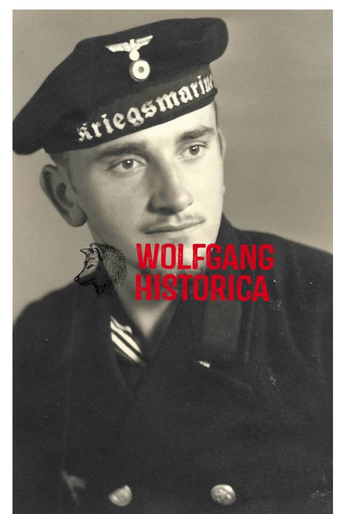
ANMERKUNG: Wir stellen die beiden Fotos oben wiederholt zu deinem Vergleich zur Verfügung. Du kannst deine eigene Entscheidung treffen. Beachte, dass der Offizier auf dem zweiten Foto die U-Boot-Frontspange trägt.

13. Juli 1945
Das argentinische Marineverhör von Oberleutnant zur See Otto Wermuth, seinen vier Offizieren und vier Unteroffizieren begann am 13. Juli im U-Boot-Stützpunkt Mar del Plata. Beobachter der US-Marine waren zwar anwesend, aber nur als Zuschauer.

Der dunkelhäutige Otto Wermuth stellte sich nun als Kommandant von **U-530** vor. Da das Boot am 10. Juli ohne Logbuch, Seekarten oder andere Unterlagen unter dem tatsächlichen Kommando eines Hochstaplers angekommen war, der die Kapitulationsurkunde unterschrieben hatte, und das einzige Ausweismittel des echten Otto Wermuth ein am Vortag von der argentinischen Bundespolizei ausgestellter Ausweis war, waren die Mitglieder des Vernehmungsausschusses verständlicherweise nicht glücklich über ihn.

Dieser Teil stammt aus dem US Navy Report über das Verhör der Gefangenen von **U-530** Kapituliert in Mar del Plata vom 10. Juli 1945 unter dem Punkt *"US Naval Attaché Buenos Aires Beobachtung des argentinischen Marineverhörs der Gefangenen von U-530 Kapituliert in Mar del Plata; Verhör von Oberleutnant Otto Wermuth".*

"Er hat keinerlei Ausweispapiere, die seine Aussage stützen, dass er tatsächlich das Kommando über das U-Boot hatte. Auf die Frage, ob er dies belegen könne, erinnerte er sich nach langem Nachdenken daran, dass einer seiner Matrosen während der Fahrt ein Mädchen in Kiel per Vollmacht und Funk geheiratet hatte und dass er als Kommandant des U-Boots die Heiratsurkunde unterzeichnet hatte."



Original Studioporträt von Joachim Krätzig, der auf dem U-530 diente.

Dieses Dokument von Joachim Krätzig reichte aus, um das Tribunal zu überzeugen. Der nordische "Otto Wermuth" verschwand, ohne jemals wieder identifiziert zu werden oder von ihm zu hören..., aber irgendjemand

muss ihn doch identifizieren können. Es gab nur etwa fünfzig Inhaber der silbernen U-Boot-Frontspange. *[Er hatte die Bronzene. Laut Lexikon der Wehrmacht sind es 464 mit Bronze und 196 mit Silber. Ob die Zahlen stimmen? In einem Militaria-Forum steht folgendes: „Abgeschriebene unhaltbare*

U-Boots-Frontspange in Silber
U boat clasp in Silver
In the database: 89
Issued:196

U-Boots-Frontspange in Bronze
U boat clasp in Bronze
In the database: 178
Issued:464

Zahlen, die ein gewisser Hr. Struemer vor einigen Jahren mal in die Welt gesetzt hat und die seiner Phantasie entsprangen." Bei Traces of War sind 178 in Bronze und 89 in Silber in der Datenbank.]

ANMERKUNG: Eine U-Boot-Frontspange - die erste ist in Bronze und da die U-Boot-Frontspange so spät im Krieg eingeführt wurde, wurden nur eine Handvoll in Silber verliehen und es gab keine in Gold. Wer kann uns eine Liste von Silber U-Boot-Frontspangenträgern schicken? PIZZARRO - wir wetten, du kannst viel dazu beitragen.

Was war der Zweck dieses Kommandantenwechsels? Warum hat der US-Marineattaché in Buenos Aires eine Passage in seiner Übersetzung des argentinischen Verhörberichts gefälscht?

TEIL ZWEI - Die Horror-Reise



Die Geschichte von **U-530** ist von Täuschungen durchzogen. **U-530** und **U-853** arbeiteten im April 1945 für eine kurze Zeit in der Nähe der US-Ostküste zusammen. Die KTBs (Kriegslogbücher [Kriegstagebuch]) bleiben fast siebzig Jahre nach den hier geschilderten Ereignissen in argentinischen bzw. alliierten Archiven streng geheim.

Operation Regentröpfchen

Am 18. Juni 1944 setzte Martin Bormann in Straßburg eine Reihe von Maßnahmen in Gang, um die geheimen Rüstungstechnologien und den Reichtum Deutschlands in sichere Häfen im Ausland zu bringen, um das Potenzial des Dritten Reichs im Exil zu entwickeln. Die Operation trug den Codenamen "Regentröpfen" und ihr Hauptziel war Argentinien.
Eines der bei dieser Operation eingesetzten U-Boote war **U-530** unter dem Kommando von Oberleutnant Otto Wermuth.

Die Beteiligung von U-853

Im Juli 1944, als die 10. U-Bootflottille in Lorient aufgelöst wurde, übertrug Flottillenchef Günther Kuhnke Oberleutnant Otto Wermuth vorübergehend das Kommando über das Boot vom Typ IX-C/40, **U-853**. Am 24. August übernahm Kuhnke selbst das Kommando über **U-853** und führte Ende September den Exodus von Lorient nach Flensburg an. Er behielt Wermuth als seinen Unteroffizier. Als Kuhnke in Flensburg die 33. Flottille übernahm, übergab er das Kommando über **U-853** an Oberleutnant Helmuth Frömsdorf. **U-853** verließ Flensburg Anfang Februar und fuhr am 23. Februar von Stavanger, Norwegen, in Richtung US-Küste (1).


Helmut Frömsdorf, Oberleutnant zur See

Es wird vermutet, dass **U-853** Juwelen und Devisen im Wert von Millionen von Dollar in versiegelten Stahlbehältern an Bord hatte.

Diese Annahme wird durch die Aussage von Hans Bergerdans *[der Name wird im Netz nicht gefunden]* bei den Nürnberger Prozessen gestützt, dass er persönlich *"... dafür bezahlt worden war, eine enorme Summe in US-Reiseschecks in leeren Patronenhülsen an Bord von* **U-853** *zu verstauen."*
Dieses Boot hatte auch die aktive Komponente des unten erwähnten Todesstrahls an Bord.



Die Offiziere und die Besatzung von U-853

ANMERKUNG: Dass sich große Mengen an Wertgegenständen an Bord von **U-853** befanden, wurde bereits in der Vergangenheit berichtet, was diesen Bericht von IVINHEIM bestätigt. Taucher tauchen manchmal zur **U-853**, aber wir wissen, dass es ein gefährlicher Tauchgang mit "schwarzem Wasser" ist, und sein Tauchkumpel tauchten dieses Boot vor einigen Jahren. Sie waren offenbar nicht richtig auf diesen Tauchgang vorbereitet und LARRY musste mit ansehen, wie sein Freund an diesem Tag starb.

Die Beteiligung von U-530



Konteradmiral Eberhard Godt

Anfang 1945 ernannte Kuhnke Otto Wermuth zum Kommandanten von **U-530**. Nach dem, was Otto Wermuth den Argentiniern erzählte, fuhr **U-530** nach dem Verlassen der Werften bei Einbruch der Dunkelheit am 19. Februar 1945 nach Norwegen und dann am 5. März 1945 von Oslo aus in US-Gewässer (2). Dies ist umstritten. Admiral Eberhard Godt, ehemaliger Leiter des Kieler Stützpunkts, erklärte, Wermuth habe Kiel am 3. März und nicht am 19. Februar in Richtung Norwegen verlassen. Seine Behauptung wurde von einem ehemaligen Kreuzerkommandanten, der das Auslaufen von **U-530** beobachtet hatte, und von Kurt Lange, dem ehemaligen Kommandanten von **U-530**, gegengezeichnet (3).

Wermuth sagte den Argentiniern, dass er auf direkten Befehl *"seines kommandierenden Offiziers in Berlin handelte und keiner U-Bootflottille angehörte"*.

Auch das war falsch. Die Befehlskette verlief von Dönitz in Bernau/Berlin zu Flottillenchef Kuhnke und von Kuhnke zu den Kommandanten von **U-853** und **U-530**.

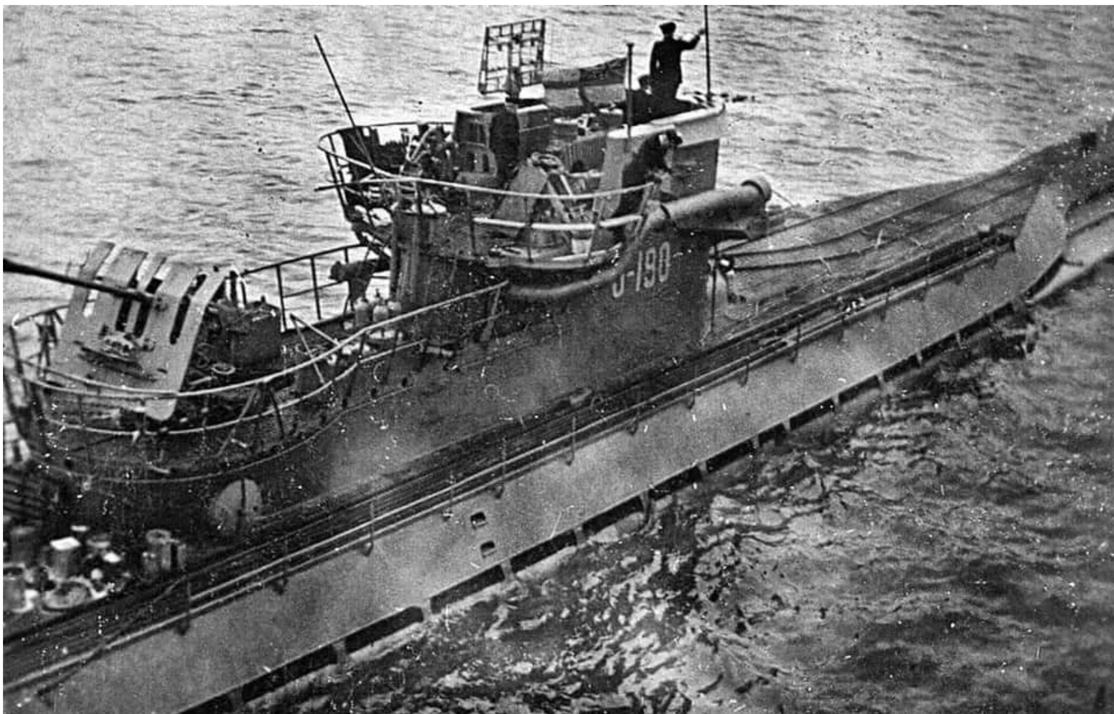
Diese beiden Boote sollten sich in der ersten Aprilwoche vor der Küste von New York treffen.

Die Treibstoffkapazität von **U-530** betrug 245 Tonnen, aber der Chefingenieur verschiffte 20 Tonnen zu wenig, *"um die Stabilität zu verbessern"*. Was das Boot instabil machte, wurde nicht angegeben, aber es ist interessant anzumerken, dass **U-977**, das einzige andere Boot, das an Argentinien übergeben wurde, beim Auslaufen 80 Tonnen Treibstoff geladen hatte, 50 Tonnen zu wenig - ebenfalls *"um die Stabilität zu verbessern"* und etwa 40 Tonnen schwere elektrische Maschinen und seltsame Antennen am Kai von Mar del Plata entladen hatte (4).

Während ein Boot vom Typ IX-C/40 normalerweise mit 22 Torpedos fuhr, nahm Wermuth für diesen Einsatz *"zum Angriff auf die Schifffahrt"* nur 14 mit (8 T-3 LUT und 6 T-5 FAT), wodurch viel freier Platz geschaffen wurde, der sonst von Torpedos belegt worden wäre. Die Gewichtseinsparungen durch weniger Treibstoff und Torpedos an Bord ermöglichten den Transport von schweren elektrischen Maschinen mit einem Gewicht von über 30 Tonnen.

ANMERKUNG: Der LUT-Torpedo (lagen-unabhängiger Torpedo) hatte einen voreingestellten Kreiselwinkel und Zick-Zack-Kurs. Der FAT-Torpedo (flächenabsucheder) hatte einen voreingestellten Kurs.

Wermuth sagte, dass seine einzige Verteidigungsbewaffnung zwei Zwillings-20mm und eine 37mm Flak auf Plattformen hinter der Brücke waren. Auch diese Aussage scheint falsch gewesen zu sein. Bis 1945 war es selten, dass ein U-Boot mit einer Deckskanone ausgestattet war. Bei seinem Verhör am 13. Juli erzählte Wermuth den Argentiniern, dass er von Deutschland aus losgefahren sei und sie an Land gelassen habe. Dies stand im Widerspruch zur Aussage des Hafenmeisters Kapitän Mallea, der der argentinischen Presse am 11. Juli berichtete, dass (der Ersatzmann) Otto Wermuth der Besatzung befohlen hatte, *"das 105-mm-Flakgeschütz ins Meer zu werfen"*. Die Besatzungsmitglieder von **U-530** beschreiben die Episode, bei der das 5 Tonnen schwere Deckgeschütz versenkt wurde, als eines der denkwürdigsten Ereignisse der Reise. Oberst Bustos, ein argentinischer Flakbatterieoffizier, der **U-530** am 12. Juli 1945 in Mar del Plata überflog, schrieb: *"Die Marinebehörden sagten mir, wie überrascht sie waren, dass das Deckgeschütz abgetakelt und auf See versenkt worden war (5)."*



U-190 (Typ IX C/40) nach der Übergabe; die Flak ist sehr gut zu sehen

Es ist also klar, dass trotz der Behauptungen von Wermuth irgendwann während der Fahrt ein Deckgeschütz auf dem Vorschiff war.

Der Todesstrahl

Heinz Schäfer, der Kommandant von **U-977**, gab in der ungekürzten Originalfassung seines Buches (6) an, dass ihm im April 1945 im Hauptquartier der Waffen-SS Fotos des Todesstrahls gezeigt wurden, vermutlich bevor er einen für den Transport nach Argentinien erhielt. Oberfunkmeister Wolfgang Hirschfeld beschrieb den Todesstrahl, der an Bord von **U-234** eingesetzt wurde, in seinem Buch (7).

Das aktive Element war mit dem Bordradar verbunden und eine Antenne, die mit der Radarantenne ausgerichtet war, sendete den Strahl aus. Alliierte Flugzeuge durften sich **U-234** nicht näher als 3 Kilometer nähern, wenn der Strahl in Betrieb war, und mussten sofort abdrehen und fliehen, wenn sie es entdeckt hatten. In der ursprünglichen Version seines Buches gab Hirschfeld fälschlicherweise an, dass **U-234** während der Durchfahrt durch das Kattegat von drei Booten des Typs XXIII eskortiert worden war. In der aktualisierten Version (8) wurde darauf hingewiesen, dass die Eskorte von **U-1107**, **U-516** und **U-1274** gebildet wurde. Jedes dieser drei Boote, das nur zehn Knoten fahren konnte, trug die schwere elektrische Ausrüstung für den Todesstrahl. Der Todesstrahl benötigte also ein Boot, um die schwere Ausrüstung zu transportieren, und ein zweites Boot, um den Strahl zu bedienen. Wie aus den beiden genannten Beispielen hervorgeht, konnte das zweite Boot beim Betrieb des Strahls, der immer an der Oberfläche stattfand, nur schwer gesehen werden.

Anmerkung des Übersetzers: *Diese Interpretationen sind aber von Geoffrey Brooks nicht von Hirschfeld. Er arbeitete aber eng mit ihm zusammen und konnte sich einige Dinge zusammenreimen. In seinem Vorwort stehen jedenfalls bemerkenswerte Aussagen:*
Es war 1985, als ich ihn zum ersten Mal mit dem Angebot kontaktierte, gemeinsam an der englischsprachigen Version seiner veröffentlichten Tagebücher Feindfahrten (Paul Neff Verlag, Wien, 1982) zu arbeiten. Nach seinem Einverständnis erhielt ich zusätzliches unveröffentlichtes Material, insgesamt etwa hundert getippte Seiten, die ich nach eigenem Ermessen in das Manuskript einfügen sollte. Während der Zusammenstellung der Übersetzung und der Anordnung des Materials musste ich Hirschfeld häufig konsultieren, um Fragen zu klären. Was immer ich über U-109 fragte, wurde mir umgehend beantwortet, **aber fast alles, was ich über U-234 wissen wollte, musste Hirschfeld an eine "Autorität" weiterleiten, bevor ich eine - nicht immer zufriedenstellende - Antwort erhielt.** Auf diese Weise wurde mir bewusst, **dass es im modernen Deutschland immer noch eine strenge Militärdisziplin gibt, die gegenüber allen ehemaligen Angehörigen der deutschen Streitkräfte aus der Hitlerzeit durchgesetzt wird und deren Hauptziel es ist, bestimmte Geheimnisse zu schützen. Dementsprechend verstand ich Hirschfelds wirkliche Ängste, als er mir anvertraute, dass er vorsichtig sein musste, was er über das U-Boot U-234 sagte.**
Möglicherweise handelt es sich aber hier um die alliierte Kontrolle und er interpretiert das falsch.

Anmerkung des Übersetzers: *Den Abschnitt aus dem Anhang das Kattegat betreffend füge ich auch mit ein.*

3. Die geheimnisvolle Durchquerung des Kattegats durch U-234

Die bei weitem interessanteste Ausrüstung an Bord von **U-234** und ihre Auswirkungen sind von den Forschern unbemerkt geblieben. Von allen Fragen, die ich an ihn richtete, war es die Passage von **U-234** durch das Kattegat (Seite 201-202), die Hirschfeld am meisten Unbehagen bereitete, zu antworten.
Hirschfeld erklärte, dass **U-234** am frühen Morgen des 26. März 1945 die Strander Bucht vor Kiel in Begleitung von Begleitschiffen, darunter *"drei neue U-Boote vom Typ XXIII"*, verließ. Der Konvoi aus vier U-Booten sollte *"versuchen, den Spießrutenlauf von Kiel nach Norwegen zu machen"*.

Diese Behauptung war unwahr. Hirschfeld gibt zu, dass er während der Überfahrt mehrmals auf dem Kommandoturm war und daher die anderen U-Boote des Konvois gesehen haben muss. Bei den drei Booten handelte es sich um das Typ VIIc **U-1107** (Kptlt Parduhn), Typ IXc **U-516** (Obit Petran) und Typ VIIc/41 **U-1274** (Obit Fitting). Seltsamerweise konnte mindestens einer dieser drei Begleiter nur zehn Knoten fahren, so dass **U-234** gezwungen war, mit derselben Geschwindigkeit weiterzufahren.

In der Zeit, in der dieser kleine Konvoi auf dem Weg nach Norwegen war, kam es zu einer Reihe mysteriöser Zwischenfälle mit RAF-Flugzeugen, nachdem das "Reserve-Radargerät" an Bord von **U-234** eingeschaltet worden war. Wenn sich von nun an feindliche Flugzeuge bis auf 3.300 Meter an **U-234** heran näherten, um es anzugreifen, kamen sie auf "unerklärliche" Weise vom Anflugkurs ab, drehten ab und verließen das Gebiet. Das passierte oft genug und immer im Umkreis von 3.300 Metern um das Boot, so dass Hirschfeld bemerkte, dass das kein Zufall sein konnte.

Beim ersten Vorfall am 27. März gegen 1500 Uhr überflogen feindliche Flugzeuge die vier U-Boote, ohne sie zu sehen. Das war der Vorfall, bei dem die Flakbesatzungen den Befehl von Kptlt Fehler, das Feuer zu eröffnen, ignorierten. Ich sagte zu Hirschfeld, dass es zwei mögliche Erklärungen gab. Entweder gab es eine Vereinbarung mit den Briten, dass diese vier U-Boote auf ihrer Fahrt von Kiel nach Norwegen nicht angegriffen werden durften. Das erschien mir nicht sehr wahrscheinlich, denn Fehler hatte das Feuer auf die überfliegenden Flugzeuge eröffnen wollen. Hirschfeld entgegnete, dass es seines Wissens nach nie ein Abkommen mit den Briten gegeben habe, das deutschen U-Booten irgendwo sicheres Geleit gewährte. **Die alternative Lösung war eine Art immaterielles Schutzfeld, das nur Hitlers Wissenschaftlern bekannt war und in dem sich die vier U-Boote auf ihrem Weg nach Norwegen verstecken konnten.** Hirschfelds einzige Antwort auf diesen Vorschlag war die außergewöhnliche Information, dass die Geschützbesatzungen dem Befehl des Passagiers Kptlt Heinrich Hellendorn, dem Spezialisten für Marineflak, unterstellt waren und die Befehle des Kommandanten, Kptlt Heinrich Fehler, ignorieren mussten. **U-234** hatte also einen Kommandanten des Bootes und einen Kommandanten der Flak, und beide waren nur sich selbst gegenüber verantwortlich. ***Während der gesamten Überfahrt von Kiel nach Norwegen und oft mitten in den Kämpfen, haben U-234 und die anderen drei U-Boote nie einen Schuss abgefeuert, und niemand hat je auf sie geschossen.***

U-853 Mysterien

Irgendwann Mitte April 1945 trafen **U-530** und **U-853** in der Nähe der US-Ostküste aufeinander. Am Mittag des 23. April 1945 nahm die 256-Tonnen-Korvette **USS EAGLE 56** etwa drei Meilen vor der Küste in der Casco Bay in Neuengland nahe der Stadt Portland an einer U-Boot-Übung teil. Die Korvette schleppte ein Ziel, das wie ein U-Boot aussah, damit die Jäger der US Navy üben konnten, indem sie es mit Mehlsäcken bombardierten. Um 1213 Uhr sprengte eine Explosion das Vorschiff der Korvette, die daraufhin sehr schnell sank.

Die Marineflugzeuge sahen den Vorfall, aber nicht das U-Boot, und innerhalb von etwa fünfzehn Minuten trafen zwei US-Kriegsschiffe ein, um die dreizehn Überlebenden aufzufischen. Die **USS SELFRIDGE** führte einen Wasserbombenangriff auf einen getauchten Kontakt durch, der vom Sonar erfasst wurde, aber entkam. Zwei der Überlebenden gaben an, dass sie, während sie im Wasser waren, den Kommandoturm eines 400 Meter entfernten U-Boots sahen, und einer der Männer, John Breeze, berichtete, dass auf dem Kommandoturm ein rotes Pferd auf einem gelben Schild gemalt war. Dies war das Emblem von **U-853**.



Zwölf Tage später, kurz nach Mitternacht am 6. Mai 1945 in der Nähe von Rhode Island, entdeckte eine Jäger-Killer-Truppe ein getauchtes U-Boot und zerstörte es. Navy-Taucher von der **USS PINGUIN** gingen noch am selben Tag in das Wrack, bargen das Logbuch von **U-853** und nun

wusste die US Navy, dass **U-853** für die Versenkung der Korvette **USS EAGLE 56** verantwortlich war.

ANMERKUNG: Das letzte Schiff, das in amerikanischen Gewässern versenkt wurde, war der alte Kohlenförderer **BLACK POINT**, und es war **U-853**, das ihn versenkte, aber das Rätsel bleibt bestehen - warum sollte ein U-Boot ein so wertloses Ziel wie ein Kohleschiff versenken, und schlimmer noch, warum sollte es sich in einem Wasser aufhalten, das für sichere U-Boot-Operationen zu flach ist? Warum steuerte es nicht die offene See an, wo es über Manövrierraum verfügte, anstatt in seichtem Wasser in der Nähe des größten U-Boot-Stützpunkts der US Navy herumzuhängen?

Warum erklärte die US Navy später im Jahr, dass die Ursache für den Untergang der **EAGLE 56** eine "Kesselexplosion" und kein Torpedotreffer gewesen sei? Vielleicht hat ein ganz ähnlicher Untergang "später im Jahr" unter mysteriösen Umständen, der am besten Tag des Jahres stattfand, um den Vereinigten Staaten etwas klarzumachen, den Ausschlag gegeben.

Genau wie die **EAGLE 56** hatte der brasilianische Kreuzer **BAHIA** am Morgen des 4. Juli 1945 um 9 Uhr am Äquator vor Natal, Brasilien, ein Ziel für Flugabwehrübungen geschleppt, als es zu einer Explosion kam, die den Rumpf wegsprengte und den Kreuzer sehr schnell sinken ließ.

Der US-amerikanisch-brasilianische Untersuchungsausschuss ließ die Augenzeugenaussagen von zehn Überlebenden außer Acht. Diese wollten aussagen, dass sie ein U-Boot sahen, das *"plötzlich zwei Meilen vor der Steuerbordseite aufgetaucht war, wo eine Sekunde zuvor noch nichts war".* Diese Art von Aussage ist als Beweismittel natürlich unzulässig und so zog der Untersuchungsausschuss die Aussage des einzigen überlebenden Offiziers, Leutnant Torres, vor, der sich zu allen wichtigen Zeiten im Maschinenraum aufgehalten und nichts gesehen hatte. Man kam zu dem Schluss, dass eine bordeigene Oerlikon versehentlich auf die Wasserbomben auf dem Vorschiff abgefeuert worden war, die dann explodierten. Da Wasserbomben so konstruiert sind, dass so etwas nicht passieren kann, sind die brasilianischen Admiräle bis heute skeptisch gegenüber diesem Urteil.



Die US-Marine kennt die Wahrheit über diese beiden ähnlichen Versenkungen und hält sie aus ihren eigenen Gründen streng geheim. Erst nach der Veröffentlichung des Artikels von Albert Baime in MAXIM, Mai 2002, S. 148 mit dem bemerkenswerten Titel *"In Untiefen - ein verrückter U-Boot-Kommandant, ein Plan, New York dem Erdboden gleichzumachen, ein Strand voller Blut amerikanischer Matrosen"* erkannte die US Navy plötzlich, dass die **USS EAGLE 56** von einem U-Boot versenkt worden war und verlieh der Besatzung fast fünfzig Jahre später ein Purple Heart.

ANMERKUNG: Warum die US Navy nach dem Krieg jahrzehntelang an der Erklärung mit der Kesselexplosion festhielt, darüber kann man nur spekulieren, aber es war der Anwalt PAUL LAWTON, der sich weigerte, diese falsche Geschichte auf sich beruhen zu lassen, und nach einer unglaublichen Menge an Arbeit überzeugte PAUL die US Navy, dass es tatsächlich **U-853** war, das die **EAGLE 56** versenkt hat. Die Navy korrigierte die historischen Aufzeichnungen und - was noch wichtiger ist - die Männer erhielten endlich die Medaillen, die sie verdient hatten, sowie die Zuwendungen, die ihnen schon viele Jahrzehnte früher hätten zustehen sollen.

Im April 1945 hatten sich **U-853** und **U-530** getroffen, um den Todesstrahl zu testen. Die unglückliche **USS EAGLE 56** wurde ihr Opfer. Anschließend wurden die Wertsachen von Frömsdorfs Boot (**U-853**) zu Wermuths Boot (**U-530**) gebracht, während die Flak auf der Heckplattform und das Deckgeschütz mit Flakmunition auf dem Vorschiff die Operation

schützten. Dieses Treffen erklärt auch, wie **U-530** mit fast vollen Proviantkammern vor Mar del Plata ankam, obwohl es in Kiel nur genug für siebzehn Wochen geladen hatte. Den Rest müssen wir uns vorstellen. Frömsdorf, der das aktive Element des Todesstrahls zu Versuchszwecken an Bord hatte und es benutzte, um die **USS EAGLE 56** zu versenken, indem er ihren Kessel *"in die Luft sprengte"*, übergab es an **U-530**, um es zusammen mit Bargeld und Wertsachen im Wert von Millionen Dollar ins Dritte Reich im Exil nach Argentinien zu bringen ... und sie trennten sich.
[Das sind alles Spekulationen...]

Fußnoten zu diesem Teil des IVINHEIM-Berichts:

1. Salinas & De Napoli, Ultramar Sur 2002p 237-239;
2. Deklassierter Bericht der US Navy, Bericht über die Verhöre der Gefangenen, die am 10. Juli 1945 in Mar del Plata kapitulierten, US-Marineattaché Buenos Aires, Beobachtung des argentinischen Marineverhörs von Oblt. Otto Wermuth;
3. Mitteilung der Associated Press (AP), Kiel, 20. Juli 1945;
4. Heinz Schäfer, El Secreto del U-977 Hisma, Buenos Aires 2006 S191. Dieses Buch ist eine Übersetzung der deutschsprachigen Originalausgabe, die 1949 in Argentinien unter dem Titel Geheimnis um U-977 veröffentlicht und dann schnell aus dem Verkehr gezogen wurde;
5. Oberst (a.D.) Romulo Horacio Bustos, Yo ful testigo, La Nacion, März 2008;
6. Heinz Schäfer;
7. Hirschfeld/Brooks, Hirschfeld, the story of a U-Boat NCO, Pen & Sword/USNIP 1997, S. 201-202. Bericht über die Durchfahrt von U-234 durch das Kattegat am 27. und 28. März 1945
8. Hirschfeld/Brooks, Hirschfeld, Frontline Books Nachdruck 2011 im Anhang S. 228

———————————————————————

TEIL DREI - Die Funklochzone; U-530

Nachdem man sich von **U-853** getrennt hatte, erhielt WERMUTH offenbar den Befehl, vor New York zu operieren. **U-530** hatte zwei Kurzwellenempfänger an Bord: einen Allfrequenz- und einen Radionempfänger. WERMUTH vermutete, dass einer der Kurzwellenempfänger beschädigt sein könnte, aber die anderen waren in gutem Zustand. Während er sich in seinem Einsatzgebiet aufhielt, sollte er sich an die Vorschriften halten und außer den täglichen Wetterberichten nichts senden. Seinen letzten Kontakt mit Berlin hatte er am 26. April, aber Ende April geriet er in eine mysteriöse "Funklochzone", in der nicht einmal die Küstenfunkstellen zu hören waren, und das Boot blieb "bis zum 8. oder 10. Mai" in völliger Funkstille.

U-530: Zehn Tage in der totalen Funkstille

Irgendwann vor dem 4. Mai 1945 befand sich **U-530** in US-Hoheitsgewässern, wo WERMUTH *"allen Besatzungsmitgliedern erlaubte, New York durch das Periskop zu sehen. Sie sahen sehr deutlich Wolkenkratzer, Züge und Autos sowie die Luftschiffe der Küstenverteidigung über sich (1)."* Bei all diesen Besichtigungen gab es nie die Befürchtung, dass das Periskop von den Luftschiffen über der Stadt entdeckt werden könnte, deren einziger Zweck es war, die Küstengewässer nach U-Boot-Periskopen abzusuchen. Eine Zuversicht, dass das Boot nicht gesehen werden konnte, wenn der Strahl in Betrieb war?



FuMB 9 Wanze
Ortungs- und Funkgeräte an Bord des deutschen U-Boots U-505, unmittelbar nachdem es am 4. Juni 1944 von der US Navy gekapert wurde. Beachte den kleinen elektrischen Ventilator rechts.

Der LUT-Torpedo war fast unfehlbar. Er fuhr Schleifen beiderseits eines mittleren Kurses und hatte außerdem ein akustisches Leitsystem. Der FAT verfügte nicht über letzteres, war aber im Allgemeinen sehr effektiv. Am 4. Mai berichtete WERMUTH, dass **U-530** einen Konvoi von bis zu zwanzig Schiffen im Nebel angriff. Ein LUT blieb im Rohr stecken, die anderen hatten keine Wirkung. Am 6. Mai feuerte **U-530** zwei LUTs ab, die keine Wirkung gegen einen großen Konvoi hatten. Dann verfehlte eine LUT einen Tanker und ein FAT war ein Irrläufer. Am 7. Mai hatten

zwei FATs keine Wirkung auf einen anderen großen Konvoi. Kein Konvoi meldete, dass er in dieser Zeit von einem U-Boot angegriffen wurde.

Zu diesem Zeitpunkt warf WERMUTH die fünf verbliebenen Torpedos über Bord, weil sie *"in einem Zustand waren, in dem sie explodieren könnten"*. Er gab nicht an, in welchem Zustand sie sich befanden. ***Eine vernünftige Theorie*** für den Totalausfall des Funkgeräts von **U-530** und die Torpedoausfälle ist, dass der Todesstrahl eine elektromagnetische Basis hatte und ein technisches Problem die elektrischen Systeme des Funkgeräts und der Torpedos an Bord von **U-530** lahmlegte.



Der Funkraum von U 124 (Typ IX B) - eine Aufnahme vom März 1941. Was sonst "verbotener Bereich" war - hier gestattet die Aufnahme einen Blick in diesen. Gut zu erkennen ist ein Teil der zahlreichen Sende- und Empfangsgeräte, oben links Kopfhörer, ähnlich jenen für die Horchanlage (der Bordfunker übte auch diese Funktion aus!), Vorn links die Schlüsselmaschine "Enigma", ein streng gehütetes Geheimnis. Mittels dieses Gerätes wurden ein- und ausgehende Funksprüche ent- bzw. verschlüsselt; hierzu dienten die gut sichtbaren, täglich zu wechselnden Walzen in dem Gerät. Entwickelt worden war die "Enigma" 1923. in der Folgezeit wurde sie laufend verbessert. Trotz aller Geheimhaltung gelang es 1928 den Polen, hinter das Geheimnis zu kommen und das Gerät nachzubauen.
1939 gaben sie ihr Wissen an die Briten weiter, denen es ab Ende desselben Jahres gelang, in den deutschen Schlüssel einzubrechen, ohne daß dies deutscherseits erkannt wurde. Dadurch wurden die Briten und ihre Alliierten in die Lage versetzt, frühzeitig über viele geplanten oder anlaufenden deutschen Operationen unterrichtet zu sein und Gegenmaßnahmen zu treffen.

Notfallmaßnahmen an Bord von U-530

Sobald WERMUTH einen Defekt vermutete, musste er schnell handeln. Wenn das Problem in Verbindung mit den Torpedosprengköpfen in einen Zustand geriet, in dem sie explodieren konnten, mussten Deckgeschütze, Torpedos, Flak, alle Munition, das Todesstrahlgerät von **U-853** ... alles, was auch nur eine Restspur aufweisen könnte, sofort über Bord geworfen werden. Die gesamte äußere Struktur des Bootes musste wiederholt mit dem giftigen, ätzenden Reinigungsmittel geschrubbt werden, das zweifellos zu diesem Zweck an Bord mitgeführt wurde. Schließlich würde WERMUTH nicht wollen, dass sein Boot durch eine mysteriöse "Kesselexplosion" versenkt wird. Die Tatsache, dass der Turm und die Decks gespalten und rissig waren, was offenbar auf Korrosion zurückzuführen war, und dass die Deckshülle Schauplatz eines großen Brandes gewesen war, wurde weithin berichtet, als **U-530** in Mal del Plata ankam, aber

die Ursachen werden in den Vernehmungsunterlagen nie erwähnt. Es gibt keine echte Besatzungsliste für die letzte Reise von **U-530**. Möglicherweise gab es einen Austausch von Besatzungsmitgliedern mit **U-853**, um den Todesstrahl zu begleiten, und die fiktiven Namen der **U-530**-Besatzung sollten die Identitäten verschleiern.

Auf dem Weg nach Süden nach Argentinien

Nachdem der Funkkontakt mit der Außenwelt am 8. oder 10. Mai wiederhergestellt war, steuerte **U-530** die Gewässer 1.000 Seemeilen östlich von Puerto Rico an. Hier liegen die Sargassosee und die Doldrums mit wenig Wind und Wellengang, ideal für die Arbeit, das Boot mit ätzendem Reinigungsmittel abzuschrubben, kontaminierte Materialien zu verbrennen und Vorräte für die Fahrt nach Argentinien zu sammeln. WERMUTH nahm dann Kurs nach Süden, überquerte den Äquator am 16. Juni 1945 und hielt eine langsame Geschwindigkeit bis 20° Süd; die Männer hatten keine Nahrung, weil die Störung den Proviant vergiftet hatte.

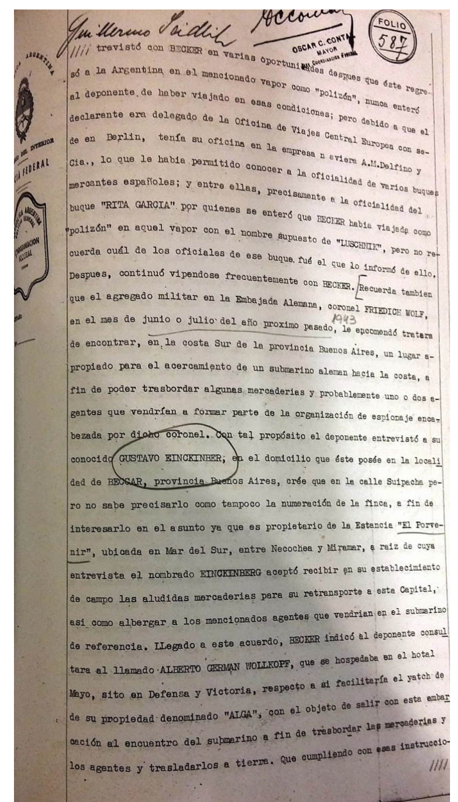
WERMUTH erzählte den argentinischen Vernehmungsbeamten der Marine, dass er am 9. Juli 1945 um 0300 Uhr das Licht von Punta Mogades in Mar del Plata von 18 Meilen vor der Küste aus sah und die Küste hinunter nach Miramar fuhr, wo er am 9. Juli um 0600 Uhr ankam.

" Bei Einbruch der Dunkelheit am 9. Juli tauchte ich auf und fuhr in östlicher Richtung entlang der Küste zurück, wobei ich drei Meilen vor der Küste blieb, bis ich den U-Boot-Stützpunkt Mar del Plata erreichte, wo ich bis in die frühen Morgenstunden trieb." (2)

Dem US-Marineattaché gefiel dieser Abstecher nach Miramar nicht und so fälschte er seine Übersetzung, sodass sie lautete: *" Wermuth erzählte den Argentiniern, dass er am 10. Juli um 3 Uhr das erste Mal den Leuchtturm von Mogades sichtete, darüber nachdachte, nach Miramar zu gehen, um sich zu ergeben, dann aber abtauchte und den Sonnenaufgang abwartete, um den Hafen von Mar del Plata zu beobachten." (3)*

Warum ging Wermuth nach Miramar?

Ende 1943 beauftragte Generalmajor Friedrich Wolf, Marineattaché an der deutschen Botschaft, Wilheld Seidlitz mit der Suche nach einem geeigneten Standort des Etappandienstes an der Atlantikküste der Provinz Buenos Aires, an dem deutsche U-Boote Agenten und Material für den Nachrichtendienst in Argentinien ausschiffen könnten. Seidlitz nahm Kontakt zu Gustav Eickenberg auf, einem deutsch-bolivianischen Zinnmagnaten, der eine Ranch in Mar del Sur besaß, die gute Möglichkeiten für die Ausschiffung von U-Booten bot. Die beste Stelle für die Ankunft eines U-Boots lag in gleicher Entfernung zwischen dem Leuchtturm von Miramar und Necochea, wo ein Pfad zu Eickenbergs Ranch hinaufführte. (4)


Guillermo Seidlitz   Acconcia
OSCAR C. CONT[A] MAYOR
FOLIO 587

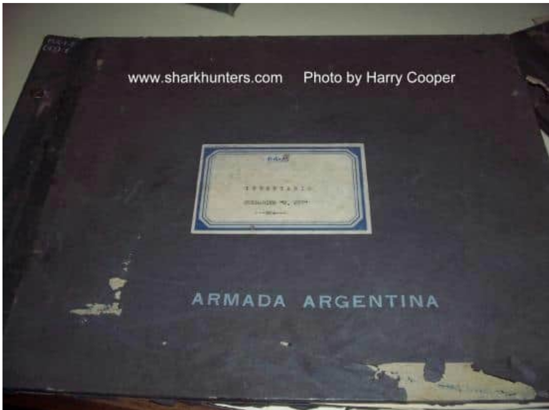
//// trevistó con BECKER en varias oportunidades despues que éste regresó a la Argentina en el mencionado vapor como "polizón", nunca enteró al deponente de haber viajado en esas condiciones; pero debido a que el declarante era delegado de la Oficina de Viajes Central Europea con sede en Berlin, tenía su oficina en la empresa n eviera A.M.Delfino y Cia., lo que le habia permitido conocer a la oficialidad de varios buques mercantes españoles; y entre ellas, precisamente a la oficialidad del buque "RITA GARCIA" por quienes se enteró que BECKER habia viajado como "polizón" en aquel vapor con el nombre supuesto de "LUSCHNIK", pero no recuerda cuál de los oficiales de ese buque fué el que lo informó de ello. Despues, continuó viendose frecuentemente con BECKER. Recuerda tambien que el agregado militar en la Embajada Alemana, coronel FRIEDICH WOLF, en el mes de junio o julio del año proximo pasado, 1943 le encomendó tratara de encontrar, en la costa Sur de la provincia Buenos Aires, un lugar apropiado para el acercamiento de un submarino aleman hacia la costa, a fin de poder trasbordar algunas mercaderias y probablemente uno o dos agentes que vendrían a formar parte de la organización de espionaje encabezada por dicho coronel. Con tal propósito el deponente entrevistó a su conocido GUSTAVO EINCKINBER, en el domicilio que éste posée en la localidad de BECCAR, provincia Buenos Aires, crée que en la calle Suipacha pero no sabe precisarlo como tampoco la numeración de la finca, a fin de interesarlo en el asunto ya que es propietario de la Estancia "El Porvenir", ubicada en Mar del Sur, entre Necochea y Miramar, a raiz de cuya entrevista el nombrado EINCKINBERG aceptó recibir en su establecimiento de campo las aludidas mercaderias para su retransporte a esta Capital, asi como albergar a los mencionados agentes que vendrian en el submarino de referencia. Llegado a este acuerdo, BECKER indicó al deponente consultara al llamado ALBERTO GERMAN WOLLKOPF, que se hospedaba en el hotal Mayo, sito en Defensa y Victoria, respecto a si facilitaría el yatch de su propiedad denominado "ALGA", con el objeto de salir con esta embarcación al encuentro del submarino a fin de trasbordar las mercaderias y los agentes y trasladarlos a tierra. Que cumpliendo con esas instruccio- ////

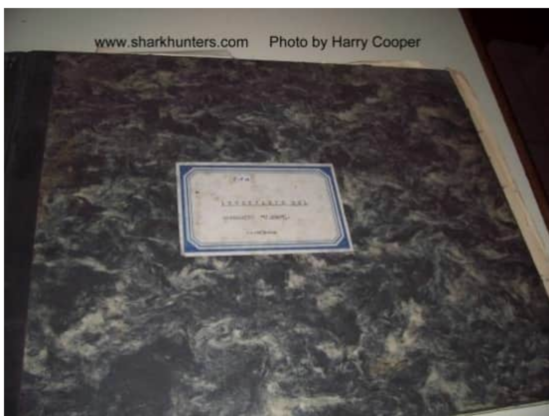
Seidlitz-Aussage

Das Ende der U-530-Reise

Die Wahrscheinlichkeit ist groß, dass die WERMUTH in Miramar von Bord ging. Hier wurden die Container mit Bargeld, Juwelen und Reiseschecks (5) ausgeladen und er nahm das Logbuch von **U-530**, die Seekarten und die Bücher für die Konferenz mit den deutschen Marineoffizieren des Etappendienstes mit. In Miramar nahm der große, blonde Betrüger seinen Namen an und ersetzte ihn für die letzte Etappe der Reise. Dieser erzählte den Argentiniern, dass er persönlich die Sabotage der Dieselmotoren

vor Mar del Plata angeordnet hatte, ohne einen Grund zu nennen. Die Argentinier stellten fest, dass sich keinerlei Dokumente an Bord von U-530 befanden, als das Boot aufgegeben wurde, und es wurde berichtet, dass man sie auf See versenkt hatte.





ANMERKUNG: Hier sind nur einige der Dokumente von **U-530** (und **U-977**). Die Kapitäne sagten, sie hätten ALLE Dokumente auf See über Bord geworfen, aber wie wir hier sehen, waren noch viele an Bord. Diese Fotos wurden von diesem Autor im U-Boot-Stützpunkt Mar del Plata im Jahr 2008 aufgenommen.

Der U-Boot-Offizier und Abwehr-Agent PETER HANSEN wurde 1947 von der argentinischen Marine nach Buenos Aires gebracht, um alle Dokumente zu übersetzen... die nicht an Bord der Boote waren.

Es wurde jedoch festgestellt (6), dass sie an Land gingen, bevor **U-530** in Mar del Plata einlief und schließlich in die Hände der argentinischen Marine gelangten, wenn auch stark zensiert.

*"**U-530** schien ein furchtbares Unglück überlebt zu haben. Der große rostige Rumpf, dessen Lack zerfetzt und abgeblättert war, stand in starkem Kontrast zu den schicken, stahlgrauen, kleinen argentinischen U-Booten am Stützpunkt. Das Deck war stark korrodiert und hatte ein großes Feuer erlitten. Der Kommandoturm hatte einen Riss und fiel auseinander... das Innere war mit Schimmel bedeckt."*

Oberst Bustos war entsetzt über den *"widerlichen, ekelerregenden Gestank im Inneren des Bootes, obwohl es drei Tage lang gelüftet worden war"*, über das "abgemagerte und erschöpfte Aussehen der Besatzung" und über die Tatsache, dass zum ersten Mal in der Geschichte der deutschen U-Boot-Armee ein U-Boot im Hafen ankam, dessen Vorratskammern fast voll waren, dessen Besatzung aber an Skorbut litt. Die am schlimmsten Betroffenen wurden *"auf eine Diät aus gekochten Kartoffeln und Zitronen gesetzt* (8)."

Fußnoten:

(1) Salinas und diNapoli, Ultramar Sur, S. 401: Helmut Kraft, Submarinos alemanes en laArgentina, Buenos Aires, 1998
(2) Salinas und diNapoli, a.a.O., S.424
(3) Siehe den freigegebenen US Navy Report, Report on Interrogation of Prisoners Surrendered at Mar del Plata on 10 July 1945, item US Naval Attaché Buenos Aires, Observation of Argentine Navy Interrogation of Prisoners from U-530 Interrogation of Oberleutnant Otto Wermuth.
(4) Ecos Diarios, Necochea 22.2.1944 zitiert in Jorge Camarasa, Puerto Seguro, Buenos Aires 2006, S. 63. Die Miramar-Zone war für die deutsche Marineplanung sehr wichtig und war mit der stillschweigenden Kooperation der Argentinier das Zentrum für eine große Ausschiffung von zwei U-Booten in der Nacht des 27. Juli 1945 zu einer anderen deutschen Ranch in der Nähe von Necochea, bekannt als Moromar.
(5) Diese heimlichen Lieferungen von U-Booten nach Argentinien waren im Laufe des Jahres 1945 keine Seltenheit. Siehe den Artikel des Deuxiéme Bureau-Agenten Alain Pujol in Le Figaro vom 1. September 1970 über Devisen, Platin, Gold und Diamanten im Wert von Millionen von Dollar, die am 7. Februar 1945 in San Clemente del Tuyú unter Mitwirkung namentlich genannter Argentinier auf höchster Ebene von einem U-Boot entladen wurden. Dieser spezielle Transfer wurde in einem Memorandum der Spionageabwehr Direcciôn de Coordinaciôn Federal an den argentinischen Marineminister bestätigt (Faksimile dieses Dokuments in Ladislas Farago Aftermath, Avon Books, New York 1974).
(6) Sharkhunters International
(7) Salinas und diNapoli, a.a.O., S.293
(8) Bustos, Yo ful testigo, a.a.O.